Carta aberta ao Presidente do Iphan
sobre a Canoa de Tolda Luzitânia

Florianópolis, 31 de janeiro de 2023.

Ao
Sr. Leandro Grass
Presidente do IPHAN

Cc.
Sr. Andrey Rosenthal Schlee, Diretor do DEPAM
Sr. Deyvesson Israel Gusmão, Diretor do DPI

Sr. Presidente,

Cumprimentando-o pela posse no cargo de presidente do IPHAN, aproveito a ocasião para, na condição de ex-servidor do IPHAN, com mais de trinta anos de atividades na preservação do patrimônio cultural brasileiro, trazer um alerta, seguido de uma solicitação.

O processo de reconhecimento do chamado patrimônio naval brasileiro, sobretudo no segmento das embarcações tradicionais, representa um marco prático e conceitual na atualização do IPHAN no que diz respeito à dinâmica e à diversidade do patrimônio cultural brasileiro.

As embarcações tradicionais são objetos materiais frágeis, que necessitam de cuidados e intervenções permanentes. Ao mesmo tempo, são fruto da mescla de práticas e saberes milenares, originários de variados lugares do planeta, transmitidos através do trabalho prático, no cotidiano de muitas gerações. Os barcos conectam a materialidade das embarcações em si com inúmeras instâncias do patrimônio intangível e do meio ambiente natural. Somos o país do mundo com maior diversidade de barcos, fruto da inventividade da gente brasileira, da diversidade étnica da população e da diversidade de ocorrências naturais que configuram rios, mares e lagoas do Brasil. Entretanto, a despeito desses valores, todo o universo de fontes, conhecimentos e realizações se encontra em vias de desaparecimento.

Relegados apenas às regras do mercado e sem o reconhecimento da sua importância por parte da sociedade, esse universo cultural estará fadado a prosseguir na rota do rápido desaparecimento, o que seria uma lástima não apenas para o Brasil, mas também para o legado cultural da humanidade, já que muitos dos milenares segredos de mestres e artífices, na atualidade, ao que se saiba, sobrevivem apenas em nosso país.

É nesse contexto que se insere a questão da Canoa de Tolda Luzitânia. A embarcação deve sua existência a um grupo de pessoas que, depois de conhecê-la, mudou seus projetos de vida,

passando, na prática, a viver em função da canoa, que foi adquirida, documentada, restaurada e mantida por mais de duas décadas pela Sociedade Canoa de Tolda.

O reaparecimento da Luzitânia na paisagem do Rio São Francisco despertou emoções e regozijos por onde passava, e deixou claro que o futuro daquela mítica região não pode prescindir dos acúmulos e riquezas do passado. Foram os próprios novos proprietários que pediram, pouco após a aquisição, o tombamento nacional da Luzitânia, demanda que levou uma década para ser atendida.

Nos anos recentes, o grupo passou a contar com dificuldades crescentes de conservação da Canoa. Chamados a colaborar, os órgãos públicos nada fizeram em favor da embarcação, a essas alturas um bem tombado individualmente pelo IPHAN.

Quando ocorreu o episódio recente, que levou ao naufrágio da Luzitânia, ocorreu uma das mais tristes páginas da história da preservação do patrimônio cultural brasileiro.

Ao invés de se juntar ao esforço de recuperar a canoa, o que se assistiu por parte do IPHAN, à época, foi a uma tentativa vergonhosa de se eximir de responsabilidades e, pior, talvez para justificar a inação, se abriu uma verdadeira campanha de descrédito contra o responsável pela Luzitânia, sem deixar de colocar em suspeição o próprio valor do bem tombado.

Quando o IPHAN, por via judicial, foi obrigado a agir, o fez sob a égide do arbítrio e da discricionariedade, criminalizando e afastando os proprietários, proponentes do tombamento e os verdadeiros (praticamente únicos) responsáveis pela subsistência do bem tombado até os dias de hoje.

De fato, houve um inimaginável, e ao que se saiba inédito, sequestro do bem, levado para local distante e sem a anuência ou mesmo o conhecimento ou acompanhamento dos donos.

A partir de um contexto difuso de acusações públicas e providências jurídicas, foi elaborado um parecer que deve, com justiça, figurar na galeria dos horrores da história do IPHAN e da conservação do patrimônio cultural brasileiro.

Nele, um técnico que participou da origem do processo de proteção, se apega a querelas conceituais ultrapassadas no próprio processo, tratando o tema novo (a proteção dos barcos tradicionais) com o mais arcaico dos conceitos (o engessamento *à priori* do suporte material de um bem tombado com as características dos barcos tradicionais).

Na verdade, o documento é mais uma peça de destrato do que um parecer técnico. Nele não figura qualquer avaliação sobre as providências que o IPHAN foi obrigado a tomar. Não se menciona, por exemplo, se o local onde está a canoa é compatível com a sua conservação, nem há palavra sobre os danos causados pelo naufrágio, nem sobre aspectos técnicos eventualmente emergenciais. Apenas se apontam danos comuns em embarcações de madeira do tipo e da idade da Luzitânia e se tecem acusações primárias e indevidas aos donos, além de omitir e desconhecer as decisões do Conselho Consultivo, retrocedendo o assunto ao nível da opinião pessoal sobre o restauro.

Ou seja, em 2022, o parecerista do IPHAN traveste de forma enganosa um entendimento de sua própria lavra (transcrição de trecho do Parecer nº. 03/2007/AHFC/GProt/DEPAM no Parecer Técnico nº 97/2022/CGID/DEPAM - SEI 3910774), dando a entender que essa seria a opinião oficial sobre o assunto. Na verdade, o trecho destacado era apenas parte de um documento do

processo, datado de alguns anos antes da reunião do Conselho Consultivo[1] que examinou o assunto em profundidade e aprovou o tombamento da canoa.

Na verdade, em 2010, o entendimento restritivo do Parecer nº. 03/2007/AHFC/GProt/DEPAM já havia sido superado no âmbito do próprio DEPAM e, de forma explícita, na apreciação do mérito e do enquadramento nos livros do tombo, pelo relator do processo e pelo Conselho Consultivo do IPHAN.

Na Ata a 66ª reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, encontra-se integralmente transcrito o parecer do conselheiro Luiz Phelipe Andrès sobre o tombamento de cinco embarcações tradicionais brasileiras (a Luzitânia dentre elas) e o acervo do Museu Nacional do Mar. Em trecho do parecer, a opinião do parecerista do IPHAN sobre os conceitos (e, consequentemente, as técnicas) adotados para o restauro e os valores da Canoa Luzitânia a serem reconhecidos pelo tombamento é diretamente rebatida:

> As técnicas de reconstrução adotadas pelos proprietários, que utilizaram a aplicação de resinas sintéticas de epóxi sob o argumento de garantir maior durabilidade, ao contrário de manter as técnicas tradicionais dos calafates que exigem renovação a cada seis meses, prejudicaram, sob a ótica do DEPAM, a permanência dos valores históricos. Entendo que neste caso se referem à história da técnica construtiva, pois os valores que se referem à participação daquele modelo naval na história das comunidades ribeirinhas do São Francisco certamente que não se apagam por esta causa. Por outro lado havia que se reconhecer a importância do feito operado pela iniciativa e determinação do Sr. Carlos Eduardo Ribeiro e sua predestinada presença a tempo de salvar o último exemplar daquela tipologia tradicional em estado terminal de conservação. Esta situação suscitou a busca de uma avaliação ainda mais profunda e que se fez à luz dos preceitos da Carta de Veneza (1964) e das Recomendações de Nara (Japão, 1994) sobre a autenticidade dos bens móveis e imóveis e cujos detalhes de sobeja importância para a avaliação dos méritos, passo a relatar. Para tanto o historiador Adler Homero realizou com a equipe do DEPAM um detalhado estudo avaliando cada aspecto da anatomia da embarcação e a forma aplicada em sua recuperação mediante os relatórios e fotografias apensas ao processo pelos autores da obra. Avaliou-se o caso da Canoa de Tolda do ponto de vista dos valores artísticos, históricos e etnográficos considerando-se as alternativas de "musealisação" ou "manutenção em uso".[2]

Em no trecho final, após mencionar e discorrer sobre os cinco processos de tombamento que analisava, todos voltados à proteção de embarcações tradicionais, Luiz Phelipe conclui:

> E para encerrar minhas ponderações sobre estes tombamentos e diante de um conjunto de processos que nos trazem tamanha riqueza de informações faço aqui um apelo aos colegas deste Conselho no sentido de que a estas embarcações não só sejam tombadas pelos seus valores etnográficos e históricos, mas que sejam reconhecidas também como dignas de figurar no Livro de Tombo das Belas Artes. Explico. É que no, já muitas vezes citado, parecer do DEPAM sobre a Canoa de Tolda Luzitânia, o historiador Homero Adler dedicou seis laudas de profundas reflexões sobre a questão do valor artístico da embarcação, mas não foi conclusivo, **transferiu para o Conselho esta decisão**. Penso que não caberia aqui mais um longo debate teórico e filosófico sobre a existência ou não de valores artísticos. Reconheço que é sempre difícil definir, no vastíssimo campo das atividades produzidas pela mente humana, o que vem a ser exatamente uma obra de arte. (...) O que serão elas senão esculturas de madeira, com suas formas trabalhadas na enxó por mestres que passam uma vida de dedicação para aprender e se aperfeiçoar em seu ofício? Não são elas o resultado de

[1] 66ª Reunião do Conselho Consultivo do IPHAN.
[2] Ata a 66ª reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, p. 60-61.

> maravilhosas combinações de cores aplicadas nas pinturas de seus cascos? E não são uma perfeita e equilibrada combinação de formas e cores? Não são elas, cada uma de per si, um objeto único e cheio de vivências especiais? Não são elas em sua brava existência e por sua beleza inquestionável, a fonte de inspiração de milhares de outras obras de artistas das letras, das artes plásticas, da fotografia, do cinema, que buscam nas suas imagens a inspiração de suas criações outras? E assim faço a proposta, mais por intuição, me lembrando do que me disse uma vez meu Mestre artista plástico Ivan Serpa, com quem estudei durante quatro anos: Que a arte não se define. Que a arte não se ensina. Que a arte é fruto do encontro do ser humano com si mesmo. E volto a me perguntar: O que pode representar com mais exatidão o encontro do homem consigo mesmo do que a solidão de uma embarcação em meio a um vasto oceano de águas? Assim, declaremos nós antes que outros o façam, que as nossas embarcações, pelo seu extraordinário equilíbrio, pela harmonia de formas e cores, pela sua singularidade, pelo seu mistério, sejam por nós oficialmente reconhecidas e registradas também como obras de arte, pois como me disse um dia outro Mestre, o Pedro de Alcântara, velho carpinteiro naval do Maranhão construtor de canoas costeiras "o barco é feito assim todo torto para ficar direito na água". E isto, eu ouso finalmente afirmar. É arte! Sendo assim e corroborando as recomendações e pareceres diversos exarados nas várias instâncias que percorreram os autos de todos estes processos, declaro-me favorável ao tombamento como patrimônio cultural do Brasil, nos Livros de Tombo Histórico e de Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico e das Belas Artes, denominando-se respectivamente: "Canoa de Tolda Luzitânia, de propriedade da Sociedade Sócio - Ambiental do Baixo São Francisco." (...).[3]

Na sequência, a primeira manifestação foi do conselheiro Ulpiano Toledo Bezerra de Menezes, que voltou e reforçou questões teórico-metodológicas que teriam reflexo na atuação do IPHAN após a efetivação dos tombamentos. Para Ulpiano,

> (...) a musealização é necessária, sim, mas deve ser o último recurso, exatamente porque ela reduz os bens essencialmente a representações, drenando todo o conteúdo existencial que são as práticas, e as práticas sociais. (...) A segunda observação diz respeito à autenticidade. Quando se pensa na autenticidade como identidade, isso cria uma série de problemas, porque há outros fatores que podem ser contraditórios, mas que devem ser levados em conta. Quero enfatizar: eles não podem ser ignorados. É por isso que hoje não se fala mais em autenticidade, estou pensando da perspectiva do historiador, mas em regimes de autenticidade. A autenticidade é um conceito histórico. Nem sempre é aporia, nem sempre deve ser aporia, existem regimes que historicamente definem autenticidade num rumo ou em outro. E isso precisa ser levado em conta.[4]

Na sequência, o conselheiro Ítalo Campofiorito reforça o entendimento sobre o necessário reconhecimento das embarcações como obra de arte:

> (...) entre críticos de arte, hoje em dia, mais do que nunca se discute ou se ignora o que seja a palavra arte; se discute e não se sabe mais o significado. Com toda certeza, esses itens que temos diante de nós são produtos artísticos, aonde o valor artístico reside com toda certeza.[5]

À luz do processo de tombamento da Luzitânia, se verifica que a questão do restauro foi tratada desde o ano 2000, logo depois de os recém-proprietários solicitarem formalmente o pedido de tombamento nacional da canoa. O mentor da aquisição e do restauro, projetista naval com atuação na construção de embarcações de lazer, indicou o uso de produtos sintéticos no restauro da canoa,

---

[3] Ibidem, p. 70-71. Grifos nossos.
[4] Ibidem, p. 72-73.
[5] Ibidem, p. 73.

em especial usando colas nas juntas e revestindo parte do madeiramento com fibra de vidro e resinas. Essas providências acabaram sendo praticadas, mas de forma concomitante com uma extensa faina artesanal que envolveu por alguns anos alguns dos melhores artífices do Rio São Francisco naquela época.

Na prática, a canoa foi posta a seco e documentada, já em fins do ano 2000. Após pesquisa na calha do rio, no mesmo ano da aquisição da Canoa, os novos proprietários contataram o Mestre Nivaldo, que "sabe como poucos lavrar e aparelhar peças de madeira bruta com machado e enxó[6]". Para viabilizar a restauração a providência seguinte foi adquirir "uma carreta de pranchões com espessura de 80 mm para fundo e embonação e 150mm para os colos e comprimento da ordem de 8 m"[7], montando o estaleiro e permitindo que os trabalhos começassem em fevereiro de 2002.

Sobre o caráter artesanal da obra, praticado por artífices locais renomados e com material adquirido na região, vale destacar algumas informações esclarecedoras, omitidos no Parecer nº. 03/2007/AHFC/GProt/DEPAM e no Parecer Técnico nº 97/2022/CGID/DEPAM (SEI 3910774):

> (...) o povoado de Mato da Onça não tinha fornecimento de energia elétrica. Para operar uma furadeira, tivemos que instalar um gerador a gasolina de 5kva[8]". "Em todo o trabalho de restauro da Luzitânia, o único ferramental elétrico a ser utilizado foi uma furadeira elétrica (para a furação dos parafusos, todos de ½", e de comprimento variado entre 6" e 9", trabalho impossível de ser realizado por M. Nivaldo com o trado, por sua idade já avançada), e uma esmerilhadeira para corte de todas as pontas dos parafusos. Todo o madeiramento foi trabalhado unicamente com machado, serrote, enxó, plainas e formões.[9]

Os trabalhos prosseguiram até 2004, quando ocorreram duas cheias repentinas do rio (fevereiro e junho/julho), deixando a canoa naufragada por algumas semanas, praticamente destruindo o estaleiro (pela primeira vez) e pondo a perder parte do precioso madeiramento adquirido, inclusive peças parcialmente manufaturadas. As dificuldades não impediram que os trabalhos prosseguissem com denodo renovado, mas, em fevereiro de 2005, nova enchente submergiu a canoa, atrasando ainda mais o cronograma do restauro e trazendo perda de ferramentas e matérias primas. Para encurtar a epopeia em que se configurou a obra tão defenestrada pelo parecerista do IPHAN, é suficiente destacar que a Luzitânia foi devolvida às águas do São Francisco, em condições de navegar, apenas em 2007.

Esse esforço hercúleo, bem como seus resultados práticos e reais, são completamente omitidos no Parecer Técnico nº 97/2022/CGID/DEPAM (SEI 3910774), repetindo apenas a antiga ladainha contra o uso de materiais complementares sintéticos, julgado inaceitável. Há uma rigidez de critérios não apenas ortodoxa, mas tendenciosa, que não considera o fato evidente de que, a despeito da inserção de elementos sintéticos, que de fato poderia ser contestada, havia todo um extenso rol de trabalhos e componentes inteiramente coadunados com as técnicas e materiais tradicionais do Rio São Francisco.

Questões desse tipo fizeram com que só depois de vários anos de paralisações e delongas se tenha providenciado a reabertura do processo de tombamento nacional, motivando missiva do Projeto

---

[6] Ribeiro, Carlos Eduardo. O Restauro da canoa Luzitânia. 1º Seminário do Patrimônio Naval Brasileiro.
[7] Ibidem.
[8] Ibidem.
[9] Ibidem.

Canoa de Tolda ao técnico que se manteve incumbido do no Parecer nº. 03/2007/AHFC/GProt/DEPAM:

> No próximo dia 19 de fevereiro (teremos uma maré grande no final da tarde incrementada pelo aumento de vazão do rio com a abertura da barragem de Xingo), após uma história que chega aos 10 anos em 2007 (a partir de 1997 foram 3 anos de negociação, e em seguida 7 anos de trabalho para o restauro) a Luzitânia volta para as águas do São Francisco nova.
>
> Sob as camadas de tintas novas, coloridas, estão o esforço dos últimos mestres carpinteiros, ferreiros, veleiros, muitas idas e vindas com centenas de quilos nas costas e na cabeça. 3 reconstruções de nosso estaleiro no Mato da Onça, anos e anos de conversas com canoeiros, armadores, mateiros, passageiros, mulheres, filhas, irmãs de canoeiros, enfim, uma experiência única para que cada detalhe da Luzitânia respeitasse perfeitamente uma técnica, a tradição de um século quase, uma paixão (pois não há como ser diferente, o amigo Pezão, da Daniela – hoje em posse da Prefeitura de Piranhas – bem o disse em nosso documentário Na Veia do Rio) expressa em cada marca de enxó, de formão, ponto de linha, golpes do malho no ferro quente, no ajuste de cada peça, cada elemento, na combinação das cores...além da expectativa de volta a navegar na canoa, sentimento que nunca deixou de existir ao longo de todo este tempo. [10]

Apesar dessa história de superação e de todos os seus desdobramentos nos quase vinte anos que se seguiram, o Parecer Técnico nº 97/2022/CGID/DEPAM (SEI 3910774) em nenhum momento considera as dificuldades inerentes ao trato de uma embarcação como a Luzitânia, as deficiências locais para uma ação desse porte, os recursos e os tempos despendidos nas várias etapas, da compra, restauro e manutenção da Canoa.

Aparentemente, o autor desconhece completamente a existência de mestres carpinteiros em atividade no Rio São Francisco, restaurando e conservando as muitas dezenas de barcos ainda existentes cujas características de confecção são aparentadas com componentes da Luzitânia.

Mesmo fora do Rio São Francisco, como em Aracaju, na foz do Rio Sergipe, os cascos dos barcos conhecidos como tototós, mesmo motorizados, são aparentados dos seus congêneres das canoas de tolda. Ainda há algumas centenas de embarcações com elementos correlatos, sustentando uma rede importante de prestadores de serviço conhecedores dos ofícios de construir e reparar cascos desse tipo.

[10] Trecho de carta de Carlos Eduardo Ribeiro para Adler Homero, em 2007.

Muito ao contrário, ao opinar sobre a canoa em 2022, o parecerista do IPHAN preserva o caráter implacável da sua opinião de 2007, omitindo os entendimentos do Conselho Consultivo e do relator do processo quando houve aprovação unânime do tombamento e que adotou entendimentos contrários às suas proposições. Em outras palavras, o parecerista retira das trevas seu antigo entendimento prévio, baseado em informações parciais – a obra descrita como realizada em 2000, na verdade se iniciara em 2002 e ainda estava em andamento quando o Parecer nº. 03/2007/AHFC/GProt/DEPAM foi elaborado. Essa intervenção, que de fato ainda não fora concluída, teria, a seu juízo, subtraído o valor de autenticidade da Luzitânia, que poderia merecer, se tanto, apenas a condição de bem de valor etnográfico.

A bem da verdade, a questão foi enfrentada de frente no Processo de Tombamento no Conselho Consultivo do IPHAN, sendo Relator o saudoso Luiz Phelipe Andrès, esse sim um especialista no assunto e que conheceu pessoalmente a Canoa de Tolda Luzitânia.

Luiz Phelipe, com a elegância de sempre, devolveu o assunto à razoabilidade e ultrapassou olimpicamente, em alcance e senso de oportunidade, o Parecer nº. 03/2007/AHFC/GProt/DEPAM, superando as limitações do entendimento restritivo que propunha (como se vê sem base em fatos) relativizar o valor da Luzitânia como bem cultural íntegro e pleno.

Portanto, as decisões oficiais de 2010 foram escamoteadas no documento de 2022, que apenas se apega às questões do próprio parecerista de 2007.

Simplesmente, não é verdade que “o parecer de tombamento da Canoa (parecer 03/07/AGHFC/GProt/DEPAM de 03 de abril de 2007) não tratava da preservação de uma peça autêntica, já que a intervenção feita na embarcação em 2000 tinha resultado na substituição radical de peças.”[11] Essa afirmação está inserida no processo, mas (o que é muito diferente) em um documento secundário, cujo entendimento restritivo foi rejeitado pela unanimidade dos conselheiros do Conselho Consultivo do IPHAN.

Se houvesse compromisso com a verdade, essa condição em nenhuma hipótese poderia deixar de ser destacada.

Porém, o que é mais triste foi que, ao mesmo tempo que oculta informações essenciais e valoriza opiniões pessoais, sempre se baseando em informações parciais rígidas e distorcidas, se esforça para acusar e denegrir, sem contemplação nem espaço ao contraditório: “No entanto, observa-se claramente que houve clara e prolongada negligência na conservação da canoa (sic).”[12]

Mais adiante, ignorando amplamente o que significa manter, por quase duas décadas, na água doce, uma embarcação de madeira de várias toneladas e com mais de cem anos de idade, o texto insiste em acusar os proprietários:

> De um ponto de vista prático, notamos que o parecer 03/07 apontava que o uso da embarcação seria a melhor forma de preservar os valores da embarcação como objeto etnográfico, pois implicaria em uma manutenção da mesma em uma condição "viva", dos "usos e costumes", enquanto uma peça musealisada perderia justamente esses aspectos. No entanto, não podemos deixar de notar que essa proposta, se bem intencionada, provou ser falsa: o proprietário da canoa não deu a manutenção adequada a mesma. De fato, podemos

[11] Parecer Técnico nº 97/2022/CGID/DEPAM (SEI 3910774).
[12] Exclamação do autor do presente documento.

> dizer que a canoa, em uso nas mãos de arrais ribeirinhos, sobreviveu cem anos, com troca de peças, mas sem sofrer um dano estrutural tão grave como vemos hoje. Frisamos: estes danos foram oriundos de grave negligência. Não se pode dizer sequer que foram causados por ação oculta de insetos, pois alguns dos locais que perderam material são permanentemente expostos a observação. Além disso, é visível que locais afetados por insetos foram pintados depois de terem sido comprometidos, mostrando que o proprietário estava ciente da situação, mas deixou ocorrer um problema grave sem tomar medidas mínimas - e baratas - de manutenção. O resultado é que, tendo sobrevivido a cem anos ou mais de uso, a canoa, depois de quinze anos tombada, está em uma situação em que não pode mais ser colocada na água. Restaurá-la para a colocar em condições de navegar seria uma intervenção muito violenta e que, ao nosso ver, não se justifica tendo em vista o descaso com que o objeto foi tratado nos últimos anos. [13]

O autor não se deu ao trabalho, de saber que o Projeto Canoa de Tolda restaurou e manteve a canoa por décadas, ganhando prêmios do IPHAN, em reconhecimento de suas atividades nos campos do patrimônio material e imaterial do Brasil. Apenas a pena acusatória cega, obtusa, a certeza dos que se contentam em desfazer e destruir.

Vale sempre citar a opinião de Luiz Pelipe Andrès, copiado a seguir:

> Outro empreendimento admirável é o trabalho realizado pelo projetista naval Carlos Eduardo Ribeiro em sua corajosa e pioneira iniciativa de resgatar e restaurar com muito parcos recursos, em um esforço de sacrifício pessoal, a Luzitânia, evitando assim que se perdesse um dos últimos exemplares da legítima Canoa de Tolda do Rio São Francisco. Para tanto, radicou-se na região, criou uma organização sem fins lucrativos denominada Sociedade Canoa de Tolda, que mantém ainda um movimento popular em defesa do rio São Francisco e publica periodicamente outra obra de mérito que é o boletim “A Margem”, que faz chegar a todas as comunidades do velho São Chico. E finalmente foi o autor do primeiro pedido de tombamento que abre esta seqüência de processos. [14]

O fato é que o bem tombado – a Canoa Lusitânia, a última canoa de Tolda de médio e grande porte do Baixo e Médio São Francisco – se reveste excepcionalidade e o seu substrato material existente é pleno de valores autênticos, amplamente reconhecidos no contexto local e nos fóruns especializados sobre o patrimônio naval brasileiro. A canoa sofreu uma intervenção profunda, mas fundamentalmente baseada em técnicas tradicionais, embora também tenham sido executados serviços lastreados em materiais sintéticos até então desconhecidos nas ribanceiras do Velho Chico.

A proteção da Luzitânia foi formalizada seguindo todos os ritos, em processo que contou com especialistas e os maiores conhecedores do tema existentes no país. Foi referendada em eventos e teve seu valor enaltecido, antes e após o tombamento pelo IPHAN e por todos que se debruçaram sobre as especificidades do “Velho Chico” ou do Patrimônio Cultural do Brasil.

Embora fruto de opinião pessoal e, como se viu, redigido de forma enganosa, o problema é que o Parecer Técnico nº 97/2022/CGID/DEPAM (SEI 3910774) ainda pode causar sérios estragos à causa do patrimônio acautelado. Além de lançar suspeições ao valor da canoa e procurar desvaler o papel dos proprietários, o documento ainda aborda outras searas tais como propor que “nas

---

[13] Trecho do Parecer Técnico nº 97/2022/CGID/DEPAM (SEI 3910774).

[14] Ata a 66ª reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, p. 55. A ata integral encontra-se disponível em http://portal.iphan.gov.br/uploads/atas/2010__04__66a_reuniao_ordinaria__09_de_dezembro.pdf

condições atuais, com o atual proprietário, não se deve fazer uma intervenção restaurativa na embarcação, pelo menos tendo em vista retomar as condições de navegabilidade”, acabando por propor que “vale mais a pena a manter no seco, para que não se coloque o objeto em risco, encontrando-se um local e situação adequados para sua preservação e exposição”.

Essa opinião desconstrói os princípios defendidos na preservação do patrimônio naval, desconhece a natureza do patrimônio representado pelos barcos tradicionais, despreza a opinião e o sentimento dos ribeirinhos, e desconsidera a cadeia produtiva ligada aos barcos tradicionais, a cada dia em situação de maior risco, mas ainda em plena atividade no próprio Rio São Francisco. Despreza, ainda, o parecer do Conselheiro Relator do processo de tombamento, unanimemente aprovado pelo Conselho em sua 66ª reunião.

Para os humildes detentores do saber fazer, que trabalham na beira do rio manejando instrumentos manuais, à sombra de palhas e lonas, reparar e manejar embarcações como a Luzitânia cria um feito de protagonismo, uma base de reação ao fim anunciado dos seus ofícios, inclusive criando conceitos e métodos a serem empregues na conservação das muitas embarcações congêneres ainda existentes.

Ou seja, o patrimônio cultural expresso na Luzitânia transcende em muito o patamar restritivo entendido pelo parecerista em 2007, obcecado por detalhes do restauro a ponto de não ver o conjunto de valores da Luzitânia, fazendo pouco das decisões do Conselho Consultivo em 2012 e devolvido à luz, a nosso ver de forma espúria, pelo Parecer Técnico nº 97/2022/CGID/DEPAM (SEI 3910774).

Selo de 1980 destacando o papel das canoas de tolda na colaboração com os Correios no Rio São Francisco, reproduzindo o modelo desse tipo de barco da Coleção Alves Câmara - Museu Naval, Rio de Janeiro - RJ. À direita, pôster do Projeto “De Barra a Barra”, com a Luzitânia, de 2008.

De fato, esse tipo de patrimônio, para ser guardado e usufruído em sua plenitude, pode e deve passar por intervenções que guardarão o leque possível de materiais e técnicas aplicados, mas que também devem se valer de opções contemporâneas visando o objetivo maior: manter sua navegabilidade. Isso, inclusive, porque os barcos são a base de práticas e saberes a eles associados, que vão da conservação, dos reparos e da arte de navegar, sempre se valendo da força dos ventos e ocasionalmente dos remos.

A canoa de 2007 já não era a do ano 2000, assim como essa não era a de 1970, muito menos a embarcação de 1950 que, por sua vez, deve ter estado longe da embarcação original, presumivelmente confeccionada no início do século XX.

Ao contrário do que supõe o parecerista, embora a Luzitânia detenha elementos próprios, no geral, a confecção do cavername, casco e mastreação obedecem a detalhes comuns ao patrimônio naval do Rio São Francisco – como provam as imagens abaixo apresentadas.

Detalhes técnicos de confecção e manutenção de cavernames, tabuados de casco, encaixes e detalhes de proas e das popas seguem vivos nos últimos remanescentes dos mestres de carpintaria naval do Rio São Francisco e da sua região envoltória, que envolve todo o trecho da região nordeste que vai de Sergipe até, pelo menos, Pernambuco.

Portanto, preservar os barcos em condições de navegar implica em reforçar a rede de artífices que atua nos muitos componentes, tais como na confecção de mastros, vergas, retrancas, mastaréis, estais, conveses, cascos e cavernames. Há os que fabricam as velas, tecem cabos, esculpem remos, pintam as obras vivas e as obras mortas, decoram e retocam os nomes e procedências dos

barcos. É para navegar que se preserva as profissões, por exemplo, dos calafates, mestres e carpinteiros, sem falar nos marinheiros.

Ao contrário do que deixa perceber o Parecer no. 03/2007/AHFC/GProt/DEPAM, as técnicas que se valem de forquilhas e demais partes mais resistentes dos troncos de madeira continuam sendo praticadas no Rio São Francisco.

Continuam vivas muitas das técnicas tradicionais de construção e restauro das embarcações no Rio São Francisco, inclusive as que se valem de madeiras retiradas das partes nobres das árvores (do ponto de vista da resistência das peças

de madeira), além dos conhecimentos necessários para selecionar espécies para funções específicas, como quilha, cavernas, cintas, tabuado, roda de proa, leme, timão, mastros, remos, retrancas e caranguejas etc.

Restaurar embarcações antigas, em especial intervindo no tabuado do casco e nas cavernas é o trabalho principal dos mestres carpinteiros que se mantém em atividade na calha do Rio São Francisco.

Assim, raramente, e quase sempre apenas em condições especiais, é que os barcos são preservados como objetos museologizados – fins em si mesmos. Preservar barcos pressupõe manter as técnicas que vão da construção aos reparos e manejos, e envolvem as fruições das paisagens de que eles são parte.

As jangadas, um dos símbolos da criatividade e engenhosidade da cultura popular brasileira, servem bem de exemplo aplicado. Estão virtualmente extintas, em todo o Brasil, as antigas "jangadas de piúba" ou "jangada de paus". Foram substituídas, de Alagoas até o Piauí, pelas catraias e "jangadas de tábuas". Seria o caso de levar as raríssimas jangadas de paus ainda existentes para museus, ou é preciso que elas se mantenham em atividade, ostentando os seus mastros e velas, que conferem identidade aos lugares onde essa extraordinária embarcação ainda sobrevive?

As embarcações preservadas na forma que indica o parecerista são as embarcações como as dos vikings, recuperadas através de complexos procedimentos arqueológicos terrestres ou subaquáticos, construídas há mais de mil anos e sobre as quais ainda há segredos sobre os quais os especialistas divergem. São os barcos que perderam, quase sempre há muito tempo, as condições de navegabilidade e que hoje são representados por suas partes remanescentes.

Antes de sugerir que a Luzitânia deixe de navegar, seria preciso, para um mínimo de credibilidade a um documento tão afirmativo, procurar saber, por exemplo, das circunstâncias dos tombamentos, em especial sobre o estado de conservação de cada um deles, além das intervenções de restauro que quase todos já sofreram, inclusive alguns dos integrantes da coleção (igualmente tombada pelo IPHAN) dos barcos tradicionais que integram o acervo do Museu Nacional do Mar, em São Francisco do Sul Santa Catarina.

Todos os barcos tombados no Brasil, como o Saveiro Sombra da Lua, a Canoa Tradição, a Canoa Costeira Dinamar e a Lindo Horizonte, essa última também do acervo do Museu Nacional do Mar, passaram, e espera-se que no futuro prossigam passando, por consertos e restauros, desde que executados com mão de obra e materiais adequados, visando manter seus componentes materiais de valor e sem a perda das condições vitais da sua navegabilidade.

A Luzitânia não deve viver no ambiente fechado de qualquer museu do mundo. Ela deve seguir navegando no Rio São Francisco, espalhando a sua presença como símbolo de dias melhores.

Quando muito, poderia servir de molde à uma nova embarcação, uma réplica que assumiria todos os encargos mais pesados e cotidianos da representação da Luzitânia como patrimônio vivo do Brasil e do Rio São Francisco em particular. A Luzitânia, nesse caso, deveria navegar apenas em ocasiões especiais.

Para que isso ocorra, a primeira medida será resgatar a consideração para com quem manteve o barco e viabilizou que ele exista, e que, além tudo, é quem detém as informações essenciais para restaurá-lo e mantê-lo. Esse conhecimento acumulado pelos donos da Luzitânia deve ser visto como um patrimônio pelo IPHAN e não com a desconsideração e prepotência que marcam o malfadado documento de outubro de 2022. Muito desse conhecimento foi criado a partir de ações práticas desencadeadas pelo próprio IPHAN, que protagonizou seminários, eventos, publicações, intercâmbios e debate, além do contato com projetos parelhos no país, na interlocução com especialistas de porte de Luiz Phelipe Andrés, Armando Gonzaga, Amyr Klink e muitos outros.

Até agora, longe do dever de aprender, prevaleceu a arrogância burocrática, que despreza razoabilidades, contraditórios e experiências práticas. O órgão que mais deveria se bater pela integridade do bem único, partiu apenas para acusações grosseiras, sob todos os aspectos irresponsáveis, criando, ao que se saiba, o único sequestro de um bem tombado em uso e passível de utilização, como é o caso da Luzitânia.

Por essas razões, e todas as juntadas no processo judicial decorrente do trato canhestro do assunto, pede-se que o IPHAN, em boa hora sob nova direção, reveja os atos arbitrários e desfocados da sua ilustre trajetória institucional decorrentes do trágico naufrágio da Luzitânia.

Em síntese (o alerta e o pedido):

O Parecer Técnico nº 97/2022/CGID/DEPAM (SEI 3910774) sobre a Canoa de Tolda Luzitânia é documento restrito, produzido sem qualquer consulta ou abertura ao contraditório. Foi redigido em um contexto anormal, como é sabido, quando o IPHAN atravessava, uma das mais graves crises de sua existência.

Os problemas institucionais abrangeram deficiências de pessoal e de orçamentos, mas, sobretudo, da própria legitimidade das ações praticadas de forma impositiva, sem o resguardo do Conselho Consultivo e, sob vários aspectos, diferenciadas, na forma e no conteúdo, da trajetória ilustre dessa notável instituição.

O caso da Luzitânia é exemplo eloquente desse estado de coisas. Por belicismo gratuito e arrogância aparentemente inata, à época, o órgão e seus dirigentes se colocaram do lado oposto de onde sempre estiveram: junto dos defensores e dos detentores do patrimônio cultural brasileiro.

A sugestão é que o IPHAN produza uma imediata "manobra franca", recorrendo ao jargão naval, assinalando claramente uma retomada da sua histórica posição no processo aludido. Essa

mudança de postura deve passar pela retirada da Ação Judicial em andamento, a partir de um acordo com os proprietários, em termos que sejam, finalmente, priorizadas a defesa e a conservação do bem tombado. Para tanto, o IPHAN poderá contar com os estudiosos e entusiastas do patrimônio naval brasileiro, alguns deles do próprio quadro de funcionários da instituição, inclusive em Alagoas. Para tanto, um encontro (que pode ser virtual) sobre o assunto poderia ser importante. O acordo deve abrir um horizonte propositivo em relação ao restauro da Luzitânia e sua transferência para local adequado, de preferência em espaço público, onde poderia se instalar um estaleiro modelo que se incumbiria da realização dos trabalhos necessários.

Cordialmente,

Dalmo Vieira Filho

Arquiteto e Urbanista, Especialista em Conservação e Restauro de Sítios e Monumentos Históricos, ex-superintendente regional e diretor nacional do IPHAN. Estudioso do Patrimônio Naval Brasileiro, com obras publicadas sobre o assunto, criador do Museu Nacional do Mar e pesquisar responsável pela aquisição do seu acervo, coordenador do Projeto Barcos do Brasil e de ações de proteção, inventários e restauros de embarcações tradicionais brasileiras.

O mestre, em Trapuí, no Rio São Francisco, dos anos de 1990, explica de onde vem o conhecimento acerca dos encaixes, bitolas, formatos e tipos de madeira usados na construção de uma embarcação típica da sua região. Há remanescentes desses saberes em plena atividade e esse fato jamais poderia ser desconsiderado nas opções de como proceder em relação a Canoa Luzitânia, como se sabe, bem tombado pelo IPHAN.

Anexo 1

A Canoa de Tolda Lusitânia. As Imagens demostram o papel de embarcações como a Luzitânia no Rio São Francisco e comprovam o seu estado de conservação nos anos 2000, o restauro e a conservação exemplar que a embarção conheceu por várias décadas, antes e depois do tombamento nacional.

As quatro imagens acima são da Canoa de Tolda Luzitânia, todas tomadas no ano de 1998.

A Canoa de Tolda Marialva em Penedo, foto do essencial StvanFaludi, pelo IBGE.

Velas e mastros são parte indissolúvel da paisagem cultural de toda a calha do Rio São Francisco. Abaixo, a Luzitânia logo depois de adquirida pelos atuais proprietários e no início do restauro de 2002 até 2007.

As imagens de 2003 demonstram o estado de verdadeira desagregação em que a Canoa de Tolda Luzitânia se encontrava quando adquirida pelos atuais proprietários.

Imagens tomadas em 2003, demonstrativas da situação do casco, da proa, da popa e do leme, além de todos os demais componentes da Luzitânia em 2003.

Imagens de fevereiro de 2007, nas vésperas do retorno da canoa às águas, em Brejo Grande, SE. O restauro se estendeu de 2002 até 2007 e a última das grandes canoas de toldas do Rio São Francisco foi salva pelo grupo de abnegados que a adquiriu no Ano 2000.

No mesmo ano, imagens da primeira navegação, em maio, retomando a presença da Luzitânia para a enorme extensão linear do trecho navegável do Baixo São Francisco, entre os estados de Sergipe e Alagoas.

Acima e à esquerda, Mestre Pedro de Aristides, o último mestre veleiro, que fez os panos da Luzitânia e à direita o afamado canoeiro Dos Santos, em Piranhas. A manutenção da Luzitânia se reflete em uma extensa rede de ofícios.

Os grandes Mestres Aurélio, ensinando a carreira pelas pedras, abaixo de Piranhas (acima) e Valdemar de Ramiro, da Canoa Vênus, dos Escuriais, SE (abaixo).

Na imagem de 2008, uma opinião de quem mantinha a Luzitânia: “Nunca mais serão feitos moitões assim”....

Em 2013 o fotógrafo Nilton Souza (BA) colheu algumas imagens hoje emblemáticas da Canoa de Tolda Luzitânia.

As quatro imagens acima foram tomadas no ano de 2014.

As imagens detalhadas de 2014 formam uma importante fonte documental da Canoa de Tolda Luzitânia (acima) enquanto o ano de 2015 é a marca dos últimos registros da embarcação navegando.

A Canoa de Tolda Luzitânia

As Canoas de Tolda, também conhecidas como Canoas Sergipanas, são embarcações únicas, mesmo no contexto internacional, extraordinárias sob os aspectos de construção e navegabilidade, inclusive quanto a adoção de soluções técnicas adaptáveis às particularidades do Rio São Francisco.

Apenas para dar uma ideia dos predicados desse barco, basta lembrar que seu fundo é chato, como o são a maioria das canoas africanas e do norte nordeste do Brasil. A bolina lateral, pouco usada em nosso país, deve ter sido adotada a partir da presença holandesa no nordeste brasileiro, já que até hoje essa solução é usual nos países baixos. A tolda, por sua vez, é comum no extremo oriente, inclusive em portos conhecidos dos portugueses desde o Século XVI, como Macau, na China. A mastreação é dupla (dois mastros), sendo o de proa situado muito avante (característica do São Francisco), além de ligeiramente maior do que o da popa. A vela latina é trapezoidal, formada por mastros curtos, caranguejas de pique médio e longas retrancas, resultando na forma que particulariza o velame dessas canoas. Já o corte do tabuado do fundo e do costado, obedece a

uma lógica exclusiva da região de influência do Rio São Francisco, e os estudos convergem para considerá-lo representante de antigas tecnologias de carpintaria naval, hoje virtualmente desaparecidas no mundo ocidental. O leme é raso, de saia longa, apropriados a vencer os baixios do grande "Rio da Integração Nacional".

As cores são parte integrante dessas embarcações diferenciada: o casco costuma ser branco, com bordas, toldas e filetes coloridos, sobressaindo-se o nome da embarcação, pintado de forma artística. Os mastros e seus complementos são pintados e as velas coloridas, na origem com corantes obtidos a partir de madeiras da região.

O todo forma uma embarcação perfeitamente adaptada ao regime de ventos, às correntezas e calados difíceis do rio. Uma verdadeira máquina de navegar e transportar cargas, movida basicamente pelos ventos, de tal forma que por quase um século foram os principais veículos a interligar as localidades do Baixo, mas também do Médio São Francisco.

A Luzitânia é o último exemplar das grandes canoas de tolda[15] que singravam às dezenas o baixo e médio São Francisco. Encontrada em estado de quase arruinamento, foi adquirida no Ano 2000 pelos atuais proprietários, que a mantiveram por duas décadas, até que as condições de conservação voltaram a se agravar.

No mesmo ano os proprietários pediram seu tombamento nacional, afinal efetivado em 2010. A canoa se encontrava em seco para reparos quando ocorreu a enchente do rio que a deixou submersa por vários dias.

Foi em função desse episódio que os fatos relacionados com a preservação da canoa se sucederam, criando o impasse que precisa ser rapidamente superado.

[15] A Luzitânia nunca foi a maior canoa do Rio São Francisco. Mesmo em seu tempo havia várias outras com maior comprimento e capacidade de carga.

Anexo 2

Acompanham a solicitação imagens e informações gerais sobre o patrimônio naval no Brasil e no mundo.

O Barco Rabelo (acima) é um dos modelos mais antigos de embarcações que se conhece. Eram eles que transportavam as pipas de vinhos do Alto Douro até a cidade do Porto. Hoje o transporte [e feito de caminhões, mas os Rabelos são preservados e mantidos no mar, na orla do centro histórico do Porto, reconhecido como Patrimônio da Humanidade. Acima os afamados barcos portugueses de Nazaré e abaixo os “Mouliceiros” de Aveiro.

A Holanda é outro dos grandes países marinhos onde há numerosas embarcações tradicionais ma água. Reparar nas bolinas laterais de duas dessas embarcações atracadas em Amastrden, na área histórica da cidade

O Museu Vasa, em Estocolmo, na Suécia é único no mundo no sentido de que foi montado para expor o grande navio que naufragou ainda no porto, em sua viagem inaugural. Depois de séculos submerso, a embarcação foi retirada do fundo do Mar e exposta. Em casos assim, é evidente que o objetivo não se prende a manter a navegabilidade do enorme navio. Mas há no mundo navios de porte, restaurados e mantidos na água em condições de navegar, mantidos pelos governos ou por grupos de particulares entusiastas das suas significações.

Embarcações grandes e pequenas, há séculos naufragadas e sobre as quais muito das tecnologias construtivas são apenas suposições, são guardadas em museus após extensos trabalhos de restauro e conservação.

Os barcos vikings são, talvez, as embarcações mais conhecidas a serem expostas como objetos museologizados,Todos foram resultado de processos arqueológicos, quase um milênio depois de construídos. Em compensação, há numerosas réplicas dessas embarcações lendárias, quase todas construídas por grupos de particulares que as confeccionaram nos mínimos detalhes e as usam esporadicamente. Dinamarca, Suécia e Noruega são os países onde há o maior número desses exemplares em uso.

Estaria a Luzitânia, com todo o seu potencial de uso e em meio à cadeia ainda em atividade de mestres de todos os ofícios necessários para mantê-la à tona, fadado ao uso de objeto museologizado no interior de uma construção?

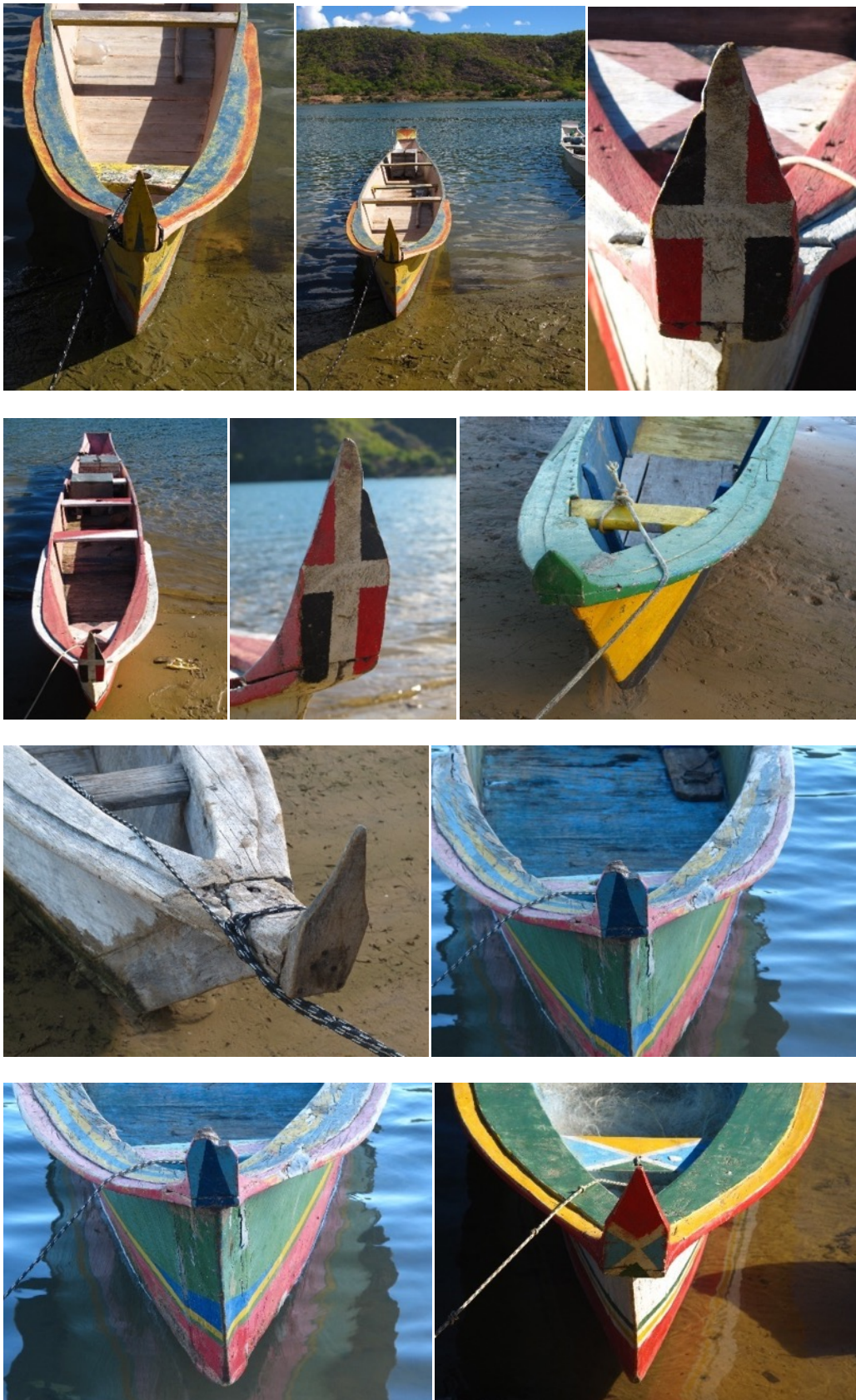
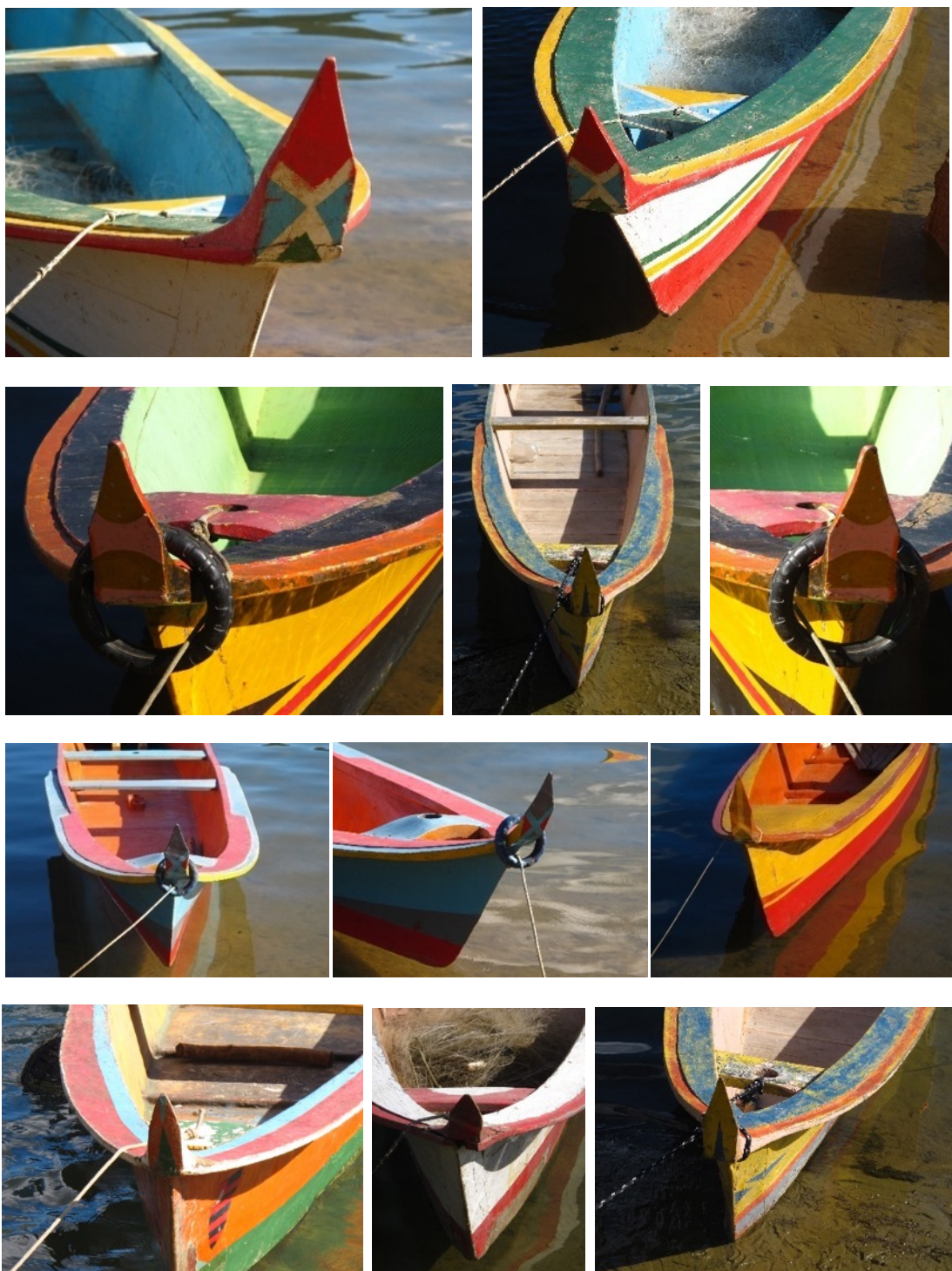
Possivelmente, as gôndolas são os barcos tradicionais mais famosos do mundo. Há registro delas já no Ano 1000. Sua construção evoluiu, evidentemente, mas elas continuam sendo produzidas a partir de um código rígido, que garante a integridade e a autenticidade desse espetacular patrimônio da humanidade.

As belíssimas “Canoas Alagoanas” são tributárias do Rio São Francisco, um polo irradiador do patrimônio náutico do nordeste brasileiro.

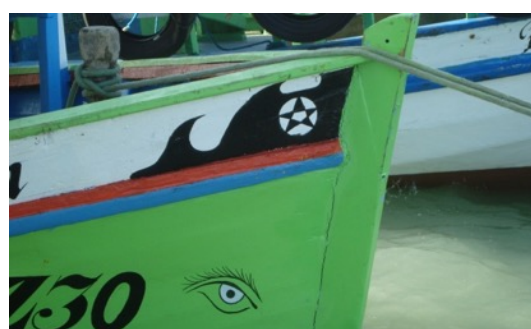
As “jangadas de tábuas” estão disseminadas pela costa nordestina que vai de Alagoas até o Ceará. São derivadas das antigas jangadas de piúba, quase inexistentes. Abaixo o “Bote Bastardo de Camocim-CE”, que, navega com as mesmas velas latinas que das Caravelas do Descobrimento - meio milênio atrás.

Sobrevivem apenas cerca de duas dezenas dos Saveiros da Bahia, dentre as centenas do passado relativamente recente, Ainda subsiste, embora a cada dia mais enfraquecida, a cadeia de saberes capaz de confeccionar velas, reparar cascos e cavernames etc. Acima, um dos últimos estaleiros de saveiros, com sua característica estrutura de alçar os grandes mastros dessas embarcações, algumas com mais de 20 metros de altura – feitos de um único pau de mastro.

As imagens de alguns dos últimos saveiros existentes no Recôncavo Baiano comprovam a importância de manter ativas essas embarcações. Talvez pelo fato de ser formado quase exclusivamente por um amplo rol de trabalhadores humildes, que embora portadores de saberes inestimáveis e apesar do papel de protagonistas do patrimônio material e imaterial da relação do homem com o mar no Brasil, verdadeiros artífices de paisagens culturais, o patrimônio náutico tem sido pouco destacado em nosso país.

A rigor, cada uma das embarcações tradicionais, sejam elas grandes ou pequenas, necessita, para sobreviver em condições de uso, da aplicação de uma rede de saberes, traduzidos em diversos ofícios específicos, como os pintores, os calafetes, os mestres carpinteiros, etc etc. Acima, um Barco de Sergipe, em Aracaju e um dos últimos Cuter do Maranhão, em São Luis.

Imagens de proas tomadas em poucas centenas de metros do Rio São Francisco, todas na pequena localidade de Entremontes.

Esse singelo ensaio fotográfico de proas (acima) e de popas (abaixo) do Rio São Francisco, com imagens da orla da pequena Entremontes-AL, por si só comprova a condição de arte popular dos barcos do Velho Chico.

É um engodo ignorar a realidade de que subsiste a capacidade de restaurar a Luzitânia em condições de dar navegabilidade à extraordinária embarcação. Essa capacidade existe e inclusive vai além dos aspectos técnico/materiais. Há que considerar a qualidade criativa, a inventiva e a capacidade de adaptação de rede de artífices que é parte estrutural da própria essência do patrimônio naval brasileiro. Em outras palavras, ele subsiste na possibilidade de reproduzir técnicas, dispor de materiais e, muito especialmente, recriar associações artísticas que compõem cada embarcação. No espírito e na materialidade é possível pensar para a Luzitânia horizontes muito mais significantes do que deixa supor o Parecer no. 03/2007/AHFC/GProt/DEPAM.

A arte associada está presente em cada embarcação tradicional. Fazer bem e procurar a beleza plástica é um sentido que não se perdeu dentre os mestres e artífices dos barcos tradicionais brasileiros.

Beleza plástica, eficiência nos usos e requintes construtivos são algumas das características que se poderia dizer implícitas nos barcos tradicionais. Parte bem significativa do universo de sensibilidade e criatividade, além do preciosismo das confecções se mantém em franca atividade no Brasil.

Esses ingredientes não podem deixar de integrar as equações de futuro de uma embarcação como a Luzitânia, única e sempre destacada nesse extraordinário contexto cultural.

.

O IPHAN protagonizou uma série de eventos ligados ao patrimônio naval do Brasil, dentre eles três seminários nacionais e dezenas de exposições sobre o tema. Também foram editadas várias publicações sobre o tema, extensos inventários dos barcos tradicionais e restaurados alguns exemplares. Nenhuma dessas experiências parece ter sido considerada quando da redação do triste parecer que condena a Luzitânia a ser mera peça de um museu inexistente.

O Navio Baleeiro Norte-Americano Charles Morgan, é a última das grandes embarcações de seu gênero preservada no mundo. Construído no Século XIX, passou por várias intervenções importantes, a última delas realizada em 2013, sempre com o objetivo de manter a navegabilidade dessa incrível embarcação.

O Navio Baleeiro Charles Morgan, é Patrimônio Cultural dos Estados Unidos há meio século e nem por isso deixou de sofrer uma ampla restauração cujo objetivo precípuo foi o de mantê-lo em condições de navegabilidade. Os desafios técnicos nesse caso, foram enormes, mas o resultado orgulha a todos que participaram da grande empreitada.

As condições técnicas de restauro do cavername e do casco do Charles Morgan foram enfrentadas com sucesso, assim como em diversas outras embarcações importantes preservadas mundo afora com o objetivo de se manterem em condições de navegação. Não é verdade que a Canoa Luzitânia não possa, ou não deva passar por uma operação de mesma natureza.

Não temos dúvidas de que há elementos correlatos no restauro do navio baleeiro Charles Morgan com o restauro possível para a Canoa de Tolda Luzitânia.

Os conceitos de fixação das tábuas do costado nas cavernas não possui equivalente em todo o Brasil.

Ainda há uma variedade grande de cascos com muitos elementos similares ao da Luzitânia, mas a maioria (não todos) movidos à motor.

A Daniela é a segunda canoa de tolda a navegar no Rio São Francisco. Comprada pela Prefeitura de Piranhas e restaurada, a embarcação passou a receber o nome da cidade. Mas a antiga Daniela não se compara, nem em tamanho nem em significação regional com a Luzitânia.

As barcas, especialmente conhecidas pelas figuras esculpidas nas proas, tiveram seu desaparecimento acelerado pela introdução das canoas de tolda, mais ágeis, movidas à vela e com ótima capacidade de carga.